

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



543021

(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
5. August 2004 (05.08.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2004/065195 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: B62D 5/04, 6/00

[DE/DE]; Bosslerstrasse 26, 70736 Fellbach (DE). SCH-
NECKENBURGER, Reinhold [DE/DE]; Hegelstrasse
44, 71277 Rutesheim (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/013482

(74) Anwälte: KOLB, Georg usw.; DaimerChrysler AG, Intellectual
Property Management, IPM - C106, 70546 Stuttgart
(DE).

(22) Internationales Anmeldedatum:
1. Dezember 2003 (01.12.2003)

(81) Bestimmungsstaaten (national): JP, US.

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

Veröffentlicht:

(30) Angaben zur Priorität:
103 02 559.6 22. Januar 2003 (22.01.2003) DE

— mit internationalem Recherchenbericht

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): DAIMLERCHRYSLER AG [DE/DE]; Epplestrasse
225, 70567 Stuttgart (DE).

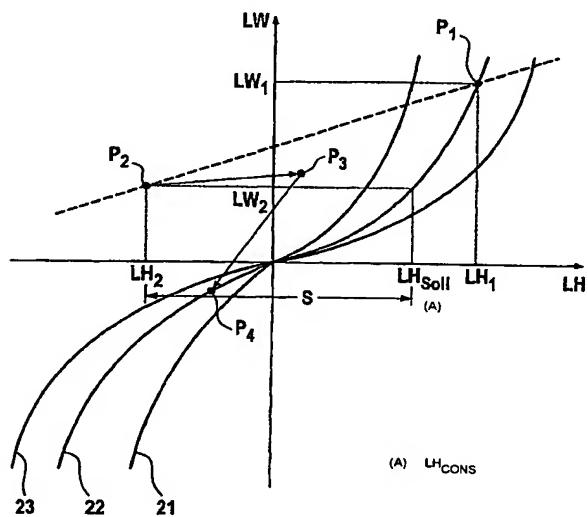
Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on
Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der
PCT-Gazette verwiesen.

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): MOSER, Martin

(54) Title: METHOD FOR SYNCHRONISING A STEERING WHEEL AND STEERED WHEELS OF A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUR SYNCHRONISATION VON LENKHANDHABE UND GELENKTNEN FAHRZEUGGRÄ-
DERN



(57) Abstract: The invention relates to a method and a device for synchronising the position (LH) of a steering wheel and a steering angle (LW) adjusted on the steered wheels of a vehicle. Said invention makes it possible to adjust an assignment function or the characteristic of a run curve (21, 22, 23) between the position (LH) of the steering wheel and the steering angle (LW) by means of a control device. After the actuation of said control device, a momentary position (LH) of the steering wheel and a momentary steering angle (LW) are compared taking into consideration the assignment function adjusted at this moment. In the case of a position divergence (S), a relative displacement is carried out in order to reduce said position divergence (S) between the position (LH) of the steering wheel and the steering angle (LW).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2004/065195 A1



(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Synchronisation der Handhabenstellung (LH) der Lenkhandhabe und dem an den gelenkten Fahrzeugräder eingestellten Lenkwinkel (LW). Anhand einer Steuervorrichtung ist eine Zuordnungsfunktion bzw. Lenkkennlinie (21, 22, 23) zwischen der Handhabenstellung (LH) und dem Lenkwinkel (LW) einstellbar. Nach dem Aktivieren der Steuervorrichtung wird die momentane Handhabenstellung (LH) und der momentane Lenkwinkel (LW) unter Berücksichtigung der momentan eingestellten Zuordnungsfunktion verglichen und im Falle einer Stellungsabweichung (S) erfolgt eine Relativverstellung zur Verringerung der Stellungsabweichung (S) zwischen der Handhabenstellung (LH) und dem Lenkwinkel (LW).

Verfahren zur Synchronisation von Lenkhandhabe und gelenkten Fahrzeugrädern

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Synchronisation von Lenkhandhabe und gelenkten Fahrzeugrädern, insbesondere bei einem Kraftfahrzeug, gemäß dem Oberbegriff des Anspruches 1. Außerdem bezieht sich die Erfindung auf eine für das Verfahren besonders geeignete Vorrichtung.

Betroffen sind Lenkungen mit veränderbarer Zuordnungsfunktion zwischen der Handhabenstellung des Lenkhandrades und dem an den gelenkten Fahrzeugrädern eingestellten Lenkwinkel.

Beispielsweise zeigt die DE 196 01 826 A1 ein Lenksystem, bei dem ein die gelenkten Fahrzeugräder steuerndes Lenkgetriebebe teil mechanisch über ein Überlagerungsgetriebe einerseits mit einem Lenkhandrad und andererseits mit einem automatisch gesteuerten Elektromotor verbunden ist. Dementsprechend wird eine Lenkwinkeländerung der gelenkten Räder jeweils durch die Überlagerung der Handhabenstellungsänderung des Lenkhandrades und der Stellungsänderung des Elektromotors bestimmt. Mit einer dem Elektromotor zugeordneten Steuervorrichtung kann dann eine prinzipiell beliebige Zuordnungsfunktion von Handhabenstellung und Lenkwinkel eingestellt werden.

Ähnliche Verhältnisse liegen bei Lenksystemen vor, die nach dem Konzept „Steer-by-wire“ arbeiten. Ein solches Lenksystem wird beispielhaft in der DE 100 21 903 A1 beschrieben. Dabei betätigt ein Lenkhandrad einen Lenkwinkelsollwertgeber. Den

gelenkten Fahrzeugräder ist ein Lenkwinkelwertgeber sowie ein zur Lenkverstellung vorgesehener, z.B. elektrischer Stellmotor zugeordnet, der von einer Regelvorrichtung in Abhängigkeit von einem Soll-Istwert-Vergleich des Lenkwinkels gesteuert wird. Im Ergebnis folgt also der Lenkwinkel der gelenkten Fahrzeugräder der Lenkwinkelvorgabe des Lenkhandrades.

Für den Fall einer Störung des Lenksystems, insbesondere für den Fall einer Unterbrechung oder Abschaltung der Energiezufuhr, ist gemäß der DE 100 21 903 A1 zwischen dem Lenkhandrad und den gelenkten Fahrzeugräder eine mittels Kupplung auftrennbare Lenksäule vorgesehen, wobei die Kupplung bei normalem Lenkbetrieb offen ist, so dass die Zuordnungsfunktion zwischen dem an den gelenkten Fahrzeugräder eingestellten Lenkwinkel und dem Drehwinkel des Lenkhandrades bei normalem Betrieb allein durch die Regelvorrichtung bestimmt wird.

Das Lenkhandrad kann bei derartigen Lenksystemen auch bei Nichtbetrieb der Steuer- bzw. Regelvorrichtung, bei abgeschaltetem Fahrzeugmotor und/oder bei Ausfall der fahrzeugseitigen elektrischen Energieversorgung betätigt werden. Jedoch ist dabei die Zuordnungsfunktion von Lenkradwinkel und Lenkwinkel der gelenkten Fahrzeugräder nicht entsprechend der in der Steuer- bzw. Regelvorrichtung abgelegten Lenkkennlinie gegeben, sondern es besteht eine mechanische Kopplung von Lenkhandhabe und gelenkten Fahrzeugräder mit einer mechanisch vorgegeben Zuordnungsfunktion. Im Falle der DE 196 01 826 A1 ist dies die Zuordnungsfunktion der bei stillstehendem Elektromotor vorliegenden Zwangskopplung zwischen Lenkhandrad und gelenkten Fahrzeugräder. Im Falle der DE 190 21 903 A1 ist dies die Zuordnungsfunktion der bei geschlossener Kupplung bewirkten Zwangskopplung von Lenkhandrad und gelenkten Fahrzeugräder.

Falls die vorgenannte Zwangskopplung zu einem Zeitpunkt wirksam wird, zu dem die gelenkten Fahrzeugräder einen von der

Geradeausstellung abweichenden Lenkwinkel und dementsprechend die Lenkhandhabe eine von der Normallage abweichende Stellung einnehmen, ist die eingangs genannte Korrelation der gelenkten Fahrzeugräder sowie der Lenkhandhabe in der Regel nicht mehr gegeben, da die Zuordnungsfunktion zwischen Handhabenstellung und Lenkwinkel bei aktiver Zwangskopplung eine andere ist, als beim Normalbetrieb des Lenksystems. Dies kann dazu führen, dass bei aufrechterhaltender Zwangskopplung von Lenkhandhabe und gelenkten Fahrzeugrädern die Normallage der Lenkhandhabe nicht mit der Geradeausstellung der gelenkten Fahrzeugräder zusammentrifft.

Auch wenn die Handhabenstellung bei deaktivierter Steuervorrichtung verändert wird und nachfolgend erneut ein normaler Fahrbetrieb mit aktivierter Steuervorrichtung aufgenommen wird, ist die Korrelation zwischen der Handhabenstellung und dem Lenkwinkel aufgehoben. Dies liegt an der im Normalbetrieb veränderten Zuordnungsfunktion zwischen Handhabenstellung und Lenkwinkel im Vergleich zu der durch die Lenkmechanik gegebenen Zuordnungsfunktion bei deaktivierter Steuervorrichtung.

Aufgabe der Erfindung ist es, bei einer Lenkung der eingangs angegebenen Art eine automatische Synchronisierung von der Handhabenstellung der Lenkhandhabe und dem an den gelenkten Fahrzeugrädern eingestellten Lenkwinkel zu ermöglichen.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale der Patentansprüche 1 bzw. 12 gelöst.

Die Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, eine gegebenenfalls notwendige oder wünschenswerte Synchronisierung von Lenkhandhabe und gelenkten Fahrzeugrädern nach dem Aktivieren der Steuervorrichtung vorzunehmen. Dies kann entweder das Aktivieren nach einem Ausfall oder das Aktivieren durch Wiedereinschalten der elektrischen Energieversorgung durch den Fahrer z.B. mittels der Zündung sein. In diesem Aktivierten Zustand kann die Steuervorrichtung eine Stellungsabwei-

chung erkennen und gegebenenfalls eine Relativverstellung vornehmen. Diese Relativverstellung führt dazu, dass die Handhabenstellung und der Lenkwinkel unter Berücksichtigung der momentan gültigen Zuordnungsfunktion miteinander korrespondieren.

Vorteilhafte Weiterbildungen ergeben sich aus den abhängigen Patentansprüchen.

Es ist vorteilhaft, wenn die Relativverstellung nur erfolgt, wenn nach dem oder beim Aktivieren der Steuervorrichtung ein Abfragekriterium erfüllt ist. Das Abfragekriterium kann beispielsweise eine Fahrzustandsgröße des Fahrzeugs oder eine Bedienaktivität des Fahrers beschreibende Größe sein. Zwar ist es grundsätzlich auch möglich, diese Relativverstellung nach Start des Fahrzeuges bei stillstehendem Fahrzeug vorzunehmen. Jedoch könnte ein Fahrer, der das Lenksystem noch nicht bzw. in derartigen Situationen noch nicht kennt, überrascht werden. Es könnte dann das Gefühl beim Fahrer entstehen, dass die Lenkung ihm nicht folgt. Darüber hinaus können sich bei unvorsichtigen Wartungs- oder Reparaturarbeiten ergebende Gefahren verringert werden. Beispielsweise könnte eine Person in den Bewegungsbereich der gelenkten Fahrzeugräder hineingreifen oder mit dem Kopf hineinschauen und durch die Relativverstellung eingeklemmt werden, wenn gleichzeitig eine weitere Person die Zündung einschaltet. Da die Relativverstellung erst erfolgt, wenn das weitere Abfragekriterium erfüllt ist, wird diese Gefahr ausgeschlossen.

Dabei kann vorgesehen sein, die Relativverstellung insbesondere bei einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die geringer ist als ein vorgebarer Geschwindigkeitsschwellenwert, nur dann auszuführen, während die Lenkhandhabe (8) vom Fahrer manuell bewegt wird. Durch diese Maßnahme wird erreicht, dass nur bei Lenkaktivitäten des Fahrers die Synchronisierung durch Relativverstellung erfolgt, insbesondere wenn kleine Fahrzeuglängsgeschwindigkeiten vorliegen (z.B. unter 5 km/h) oder das

Fahrzeug stillsteht. Für den Fahrer sind Relativverstellungen sehr gut beherrschbar, wenn er selbst Lenkaktivitäten ausübt. Er muss dabei immer leicht korrigieren, was beim Lenken aber kaum wahrgenommen wird, so dass er immer das Gefühl hat, dass die Lenkung des Fahrzeugs auf seine Lenkaktivität reagiert und ihm folgt. Da unmittelbar nach dem Start eines Fahrzeuges oftmals große Lenkwinkeländerungen der gelenkten Fahrzeugräder und dementsprechend große Auslenkbewegungen der Lenkhandhabe notwendig sind, um das Fahrzeug aus einem Parkplatz auf die Fahrbahn zu manövrieren, kann die Synchronisierung für den Fahrer praktisch unbemerkt und bei geringer Fahrgeschwindigkeit vollständig durchgeführt werden.

Es ist auch zweckmäßig, wenn die Relativverstellung insbesondere bei einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die größer ist als ein vorgebarer Geschwindigkeitsschwellenwert, schrittweise zyklisch erfolgt und pro Verstellzyklus ein Verstellschritt durchgeführt wird, bis die Stellungsabweichung in etwa Null beträgt. Durch das zyklische Durchführen von Verstellschritten besteht die Möglichkeit, die Relativverstellung angepasst an den Fahrzustand des Fahrzeugs und die Bedienaktivität des Fahrers durchzuführen.

Dabei kann die Verringerung der Stellungsabweichung pro Verstellzyklus auf einen vorgegebenen prozentualen Anteil der jeweils aktuellen Stellungsabweichung begrenzt oder festgelegt sein, wodurch sich die Stellungsabweichung asymptotisch an Null annähert. Es hat sich in Versuchen gezeigt, dass eine derartige Verringerung der Stellungsabweichung, die e-funktionsähnlich verläuft, sehr angenehm ist für den Fahrer.

Um die Stellungsabweichung in einer für den Fahrer akzeptablen Zeitdauer zu verringern, ist zweckmäßigerweise eine Verstellzeitdauer vorgegeben, nach deren Ablauf die Stellungsabweichung einen betragsmäßigen Wert kleiner oder gleich einem

Abweichungsschwellenwert - der in etwa Null betragen kann - erreicht haben muss.

Damit der Fahrer ausreichend Zeit hat die Handhabenstellung während der Relativverstellung nachzuführen ist vorteilhaft erweise vorgesehen, dass die Relativverstellung mit einer vorgegebenen oder auf einen Maximalwert begrenzten Verstellgeschwindigkeit an den gelenkten Fahrzeugrädern erfolgt. Das heißt, dass der Gradient des bei der Relativverstellung zurückgelegten Verstellweges begrenzt oder auf einen festen Wert vorgegeben ist. Der Fahrer kann dann in Ruhe die Handhabenstellung korrigieren, so dass wieder der gewünschte Kurs des Fahrzeugs anliegt. Die Verstellgeschwindigkeit an den gelenkten Fahrzeugrädern kann beispielsweise zwischen 0,1 und 1,0 ° pro Sekunde betragen. Entsprechend der aktuell eingestellten Zuordnungsfunktion ergibt sich daraus die Handhabengeschwindigkeit, mit der der Fahrer die Lenkhandhabe nachführen bzw. nachstellen muss, um den Kurs zu halten.

In einer weiteren vorteilhaften Ausführungsform des Verfahrens ist vorgesehen, dass die Relativverstellung bei einer Fahrzeulgänggeschwindigkeit, die geringer ist als ein vor gebbarer Geschwindigkeitsschwellenwert, nur dann erfolgt, wenn die Richtung einer vom Fahrer manuell ausgeführten Handhabenstellungsänderung mit der Richtung korrespondiert, in die die Relativverstellung an den gelenkten Fahrzeugrädern erfolgen soll. Eine Relativverstellung an den gelenkten Fahrzeugrädern nach rechts wird somit nur dann durchgeführt, wenn der Fahrer die Lenkhandhabe in die einer Radauslenkung nach rechts entsprechende Richtung bewegt, also wenn er beispielsweise das Lenkhandrad nach rechts dreht. Für die Relativverstellung nach links dies entsprechend.

Die Ermittlung der Stellungsabweichung kann derart erfolgen, dass nach dem Aktivieren der Steuervorrichtung (13) die Soll Handhabenstellung der Lenkhandhabe (8) bestimmt wird, die dem momentanen Lenkwinkel bei der momentan eingestellten Lenk-

übersetzung entspricht, wobei sich Stellungsabweichung aus der Differenz zwischen der momentanen Handhabenstellung und der Soll-Handhabenstellung ergibt.

Die Relativverstellung kann parameterabhängig erfolgen. Dabei kann insbesondere die Verstellgeschwindigkeit von einem oder mehreren Parametern abhängen, die den aktuellen fahrdynamischen Zustand oder einen sonstigen Fahrzeugzustand beschreiben. Als Parameter kommen z.B. in Betracht: eine an der Lenkhandhabe wirksame Handkraft, die momentane Auslenkung der Lenkhandhabe aus ihrer der Geradeausstellung der gelenkten Fahrzeugräder entsprechenden Normallage, die momentane Auslenkung der gelenkten Fahrzeugräder aus ihrer Geradeausstellung, der Betrag der Stellungsabweichung, eine die Quer- oder Längsdynamik des Fahrzeugs kennzeichnende Größe (z.B. die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit) und/oder die Zeit.

Im Übrigen wird hinsichtlich bevorzugter Merkmale der Erfindung auf die Ansprüche sowie die nachfolgende Erläuterung der Zeichnung verwiesen, anhand der besonders bevorzugte Ausführungsformen der Erfindung näher beschrieben werden, wobei Schutz nicht nur für die ausdrücklich beschriebenen Merkmalskombinationen, sondern auch für prinzipiell beliebige Kombinationen der beschriebenen Merkmale beansprucht wird.

Es zeigen:

Fig. 1 eine Ausführungsform eines Lenksystems bei dem die gelenkten Fahrzeugräder über ein Überlagerungsgetriebe mit einem Lenkhandrad sowie einem selbsthemmenden Elektromotor mechanisch verbunden sind,

Fig. 2 ein Ausführungsbeispiel eines Lenksystems, welches nach dem Konzept „Steer-by-wire“ arbeitet, und

Fig. 3 ein Diagramm, welches verschiedene Lenkkennlinien darstellt, die jeweils eine Zuordnungsfunktion zwi-

schen der Handhabenstellung des Lenkhandrades und dem Lenkwinkel der gelenkten Fahrzeugräder angeben, wobei des weiteren eventuelle Synchronisierungsmaßnahmen beispielhaft dargestellt sind.

Gemäß Fig. 1 besitzt ein im Übrigen nicht näher dargestelltes Kraftfahrzeug lenkbare Vorderräder 1, die über Spurstangen 2 mit einer Verbindungsstange 3 miteinander zu gemeinsamer Lenkbetätigung verbunden sind.

Die Verbindungsstange 3 ist über ein Getriebe 4 mit einer Lenkwelle 5 mechanisch zwangsgekoppelt, die über ein Überlagerungsgetriebe 6 einerseits mit einer Lenkhandradwelle 7, auf der eine als Lenkhandrad 8 ausgebildete Lenkhandhabe drehfest angeordnet ist, und andererseits über eine Welle 9 mit einem selbsthemmenden Elektromotor 10 antriebsverbunden ist. Die Überlagerung der Drehbewegungen der Lenkhandradwelle 7 und der Welle 9 bestimmt also die Drehbewegung der Lenkwelle 5. Es findet demnach eine Überlagerung der Drehbewegungen der beiden Wellen 7 und 9 statt, wobei sich die Drehbewegung der Lenkwelle 5 aus dieser Überlagerung ergibt.

Die Handhabenstellung LH des Lenkhandrades 8 wird von einem Handhabensensor erfasst. Beim dargestellten Ausführungsbeispiel nach Fig. 1 wirkt die Lenkhandradwelle 7 bzw. das Lenkhandrad 8 mit einem den Handhabensensor bildenden Drehwinkelgeber 11 zusammen, welcher die Drehverstellung von Lenkhandrad 8 bzw. Lenkhandradwelle 7 erfasst. Alternativ oder zusätzlich könnte als Handhabensensor auch ein Momentensensor verwendet werden.

Ein Lenkwinkelgeber ist vorgesehen zur Erfassung des an den gelenkten Fahrzeugräden momentan eingestellten Lenkwinkels. Hierfür wirkt die Verbindungsstange 3 mit einem Weggeber 12 zusammen, der die Verschiebung der Verbindungsstange 3 und damit den mittleren Lenkwinkel LW der Vorderräder 1 erfasst. Es versteht sich, dass anstelle oder zusätzlich zum Weggeber

12 beispielsweise auch Winkelsensoren oder andere geeignete Sensoren eingesetzt werden könnten.

Der Drehwinkelgeber 11 und Weggeber 12 sind mit entsprechenden Eingängen einer elektronischen Steuervorrichtung 13 verbunden, die den Elektromotor 10 bzw. eine nicht dargestellte Treiberschaltung dieses Motors 10 ansteuert, der wiederum drehfest mit der Welle 9 verbunden ist und diese entsprechend antreibt. Wie oben ausgeführt überlagert sich die Drehbewegung der Welle 9 mit der Drehbewegung der Lenkhandradwelle 7 zu der Drehbewegung der Lenkwelle 5, die dann über das Getriebe 4, die Verbindungsstange 3 und die Spurstange 2 in eine Lenkwinkeländerung umgesetzt wird.

Im Beispiel der Fig. 2 wird die Verbindungsstange 3 über das Getriebe 4 mit einer Lenkwelle 15 verbunden, die durch eine Kupplung 16 auftrennbar und bewegungskoppelbar ist, so dass das am getriebefernen Ende der Lenkwelle 15 auf dieser Welle 15 drehfest angeordnete Lenkhandrad 8 nur bei geschlossener Kupplung 16 mit der Verbindungsstange 3 und dementsprechend mit den lenkbaren Vorderrädern 1 mechanisch bewegungskoppelt und bei offener Kupplung 16 von den lenkbaren Vorderrädern mechanisch bewegungsentkoppelt ist. Die Verbindungsstange 3 ist antriebsmäßig mit einem beispielsweise elektrischen, selbsthemmungsfreien Stellmotor 17 verbunden. Dieser bzw. dessen Treiberschaltung (nicht dargestellt) wird mittels einer elektronischen Regelvorrichtung 18 gesteuert, welche einseitig mit einem dem Lenkhandrad 8 bzw. dem lenkhandradseitigen Teil der Lenkwelle 15 zugeordneten, als Drehwinkelgeber 19 ausgebildeten Handhabensensor sowie einem Wegsensor 20 zur Erfassung der Verschiebung der Verbindungsstange 3 und dementsprechend der mittleren Lenkwinkel LW der Vorderräder zugeordnet ist. Wie im Zusammenhang mit Fig. 1 beschrieben könnte der Handhabensensor auch bei diesem Ausführungsbeispiel alternativ oder zusätzlich einen Momentensensor aufweisen zur Messung des Lenkwinkels LW könnte zusätzlich oder alternativ ein Winkelsensor verwendet werden.

Im Übrigen ist die Regelvorrichtung 18 ausgangsseitig mit der Kupplung 16 bzw. einem nicht dargestellten Stellmotor der Kupplung 16 verbunden, die von der Regelvorrichtung 18 bei normalem Lenkbetrieb offen gehalten wird.

Beim normalen Lenkbetrieb führt die Regelvorrichtung 18 einen Soll-Istwert-Vergleich für den Lenkwinkel LW aus. Der Lenkwinkel-Sollwert wird anhand der vom Drehwinkelgeber 19 erfassten Handhabenstellung LH in der Regelvorrichtung 18 bestimmt. Der Lenkwinkel-Istwert wird vom Weggeber 20 gemessen. In Abhängigkeit von der Differenz zwischen Lenkwinkel-Sollwert und Lenkwinkel-Istwert steuert die Regelvorrichtung 18 den Stellmotor 17, so dass im Ergebnis die Lenkverstellung der lenkbaren Vorderräder 1 den Vorgaben des Lenkhandrades 8 folgt.

Die Regelvorrichtung 18 kann bei der Bestimmung des Lenkwinkel-Sollwertes Parameter berücksichtigen, wie vom Fahrer einstellbare Einstellwerte oder beispielsweise den fahrdynamischen Zustand des Fahrzeugs beschreibende Parameter, wie die Fahrzeuggänggeschwindigkeit. Somit können verschiedene Zuordnungsfunktionen zwischen der Handhabenstellung LH und dem Lenkwinkel LW -die auch als Lenkkennlinien bezeichnet werden können - parameterabhängig eingestellt werden. Es ist dabei auch denkbar, dass der Fahrer aus mehreren vorgegebenen Zuordnungsfunktionen bzw. Lenkkennlinien jeweils eine Zuordnungsfunktion als aktuelle Zuordnungsfunktion auswählen kann.

Bei das Lenksystem im Normalbetrieb beeinträchtigenden Störfällen und bei abgeschalteter elektrischer Energieversorgung der Regelvorrichtung 18 - beispielsweise nach dem Abstellen des Fahrzeugs - schließt die Kupplung 16, so dass die lenkbaren Vorderräder 1 in herkömmlicher Weise mechanisch über die Lenkrolle 15 durch das Lenkhandrad 8 gesteuert werden, wobei sich der selbsthemmungsfreie Stellmotor 17 mitbewegt. Bei geschlossener Kupplung ist dann eine andere Zuord-

nungsfunktion gegeben, als während des Normalbetriebs des Lenksystems.

Unter Bezugnahme auf Fig. 3 wird im Folgenden die Synchronisation der Handhabenstellung LH mit der Stellung der gelenkten Fahrzeugräder 1 näher erläutert. Im Diagramm in Fig. 3 ist der Lenkwinkel LW an den gelenkten Fahrzeugräder über dem Lenkhandradwinkel LH aufgetragen. Es sind beispielhaft Zuordnungsfunktionen bzw. Lenkkennlinien 21 bis 23 dargestellt, die beim Normalbetrieb der anhand der Fig. 1 und 2 beschriebenen Lenkungen einstellbar sind.

Wie die Lenkkennlinien 21 bis 23 beispielhaft zeigen, wird die Geradeausstellung der Vorderräder 1, d.h. $LW = 0$, immer genau dann eingenommen, wenn das Lenkhandrad 8 seine Mittellage einnimmt, in der $LH = 0$ gilt.

Es ist möglich auch während der Fahrt von einer Lenkkennlinie auf eine andere Lenkkennlinie zu wechseln bzw. umzuschalten, beispielsweise von der ersten Lenkkennlinie 21 auf die zweite Lenkkennlinie 22. Dabei wird die erste Lenkkennlinie 21 schrittweise zur zweiten Lenkkennlinie 22 hin verschoben, bis die durch die zweite Lenkkennlinie 22 gegebene Zuordnungsfunktion erreicht ist. Beim Umschaltvorgang werden sozusagen mehrere zwischen der ersten und der zweiten Lenkkennlinie liegende Lenkkennlinien sukzessive aktiviert, um den Fahrer langsam an das sich ändernde Lenkverhalten des Fahrzeugs zu gewöhnen.

Es sei nunmehr angenommen, dass die aktuelle Handhabenstellung LH den Wert LH_1 aufweist und aktuell die zweite Lenkkennlinie 22 aktiv ist, so dass sich im Normalbetrieb der Lenkwinkel LW_1 einstellt. Es ergibt sich mithin der erste Punkt P_1 auf der zweiten Lenkkennlinie 22. Weiter sei angenommen, dass das Fahrzeug bei unveränderter Stellung der Lenkung abgestellt wird, so dass die elektrische Energieversorgung abgeschaltet ist und dass in diesem abgestellten Zustand

die Lenkhandhabe bewegt wird, so dass sich die Handhabenstellung LH verändert.

Mit dem Stillsetzen des Fahrzeuges bzw. mit dem Ausschalten des Fahrzeugmotors und/oder der Ausschaltung des elektrischen Bordnetzes geht die Lenkung automatisch in eine Sonderbetriebsweise entsprechend einer „Rückfallebene“ über. Dies ist bei einer Lenkung der Fig. 1 gleichbedeutend damit, dass der Elektromotor 10 unabhängig vom Drehhub des Lenkhandrades 8 stillstehen bleibt. Im Falle einer Lenkung der Fig. 2 ist die Kupplung 16 geschlossen, so dass das Lenkhandrad 8 mechanisch mit den gelenkten Vorderrädern 1 zwangsgekoppelt ist.

Bei ausgeschalteter elektrischer Energieversorgung gilt jedoch eine von der zweiten Lenkkennlinie 22 verschiedene, durch die mechanische Ausgestaltung der Lenkung vorgegebene Sonderbetriebskennlinie 24, die beispielsgemäß eine Gerade darstellt, aber in Abwandlung hierzu prinzipiell auch andere Verläufe aufweisen kann. Die Sonderbetriebskennlinie 24 ist in Fig. 3 gestrichelt dargestellt.

Durch das Drehen des Lenkhandrades 8 bei ausgeschalteter elektrischer Energieversorgung ausgehend von der durch den ersten Punkt P_1 angegebenen Stellung des Lenkhandrades 8 und der gelenkten Fahrzeugräder 1, ergibt sich eine Zuordnungsfunktion gemäß der Sonderbetriebskennlinie 24, die durch den ersten Punkt P_1 verläuft. Dadurch ist die Synchronisierung zwischen Handhabenstellung LH und Lenkwinkel LW aufgehoben, denn die Sonderbetriebskennlinie verläuft nicht durch den Koordinatenursprung 0. Bei einem Lenkwinkel LW von Null ist der Lenkradwinkel ungleich Null und umgekehrt. Dementsprechend ist beim Betrieb in der Rückfallebene keine Synchronisierung zwischen Lenkhandrad 8 und gelenkten Vorderrädern 1 gegeben, d.h. die gelenkten Vorderräder 1 nehmen ihre Geradeausstellung bei nicht bei in Mittellage befindlichem Lenkhandrad 8 ein bzw. haben eine von der Geradeausstellung abweichende Stellung, wenn das Lenkhandrad 8 in seiner Mittellage steht.

Bei ausgeschalteter Energieversorgung, bevor die Lenkung wieder in ihren Normalbetrieb übergeht kann, sei nunmehr der zweite Punkt P_2 auf der Sonderbetriebskennlinie 24 erreicht worden. Wird die elektrische Energieversorgung beispielsweise durch Starten des Fahrzeugs wieder eingeschaltet, so wird die zuletzt eingestellte, der zweiten Lenkkennlinie 22 entsprechende Zuordnungsfunktion aktiviert bzw. eingestellt. Der zweite Punkt P_2 liegt allerdings nicht auf der Lenkkennlinie 22, so dass eine Relativverstellung zwischen Lenkhandrad 8 und gelenkten Fahrzeugräder 1 zur Synchronisierung erfolgen muss.

Nach dem Aktivieren der Steuer- oder Regelvorrichtung durch das Einschalten der elektrischen Energieversorgung wird die Stellungsabweichung S bestimmt. Zunächst wird eine Soll-Handhabenstellung LH_{soll} der Lenkhandhabe ermittelt, die dem momentanen Lenkwinkel LW_2 bei der momentan eingestellten Zuordnungsfunktion gemäß der Lenkkennlinie 22 entspricht, wobei sich die Stellungsabweichung S aus der Differenz zwischen der momentanen Handhabenstellung LH_2 und der Soll-Handhabenstellung LH_{soll} ergibt. Das Vorzeichen der Stellungsabweichung S gibt an, in welche Richtung die gelenkten Fahrzeugräder 1 während der Relativverstellung zu bewegen sind.

Beispielgemäß ist hier nun vorgesehen, die notwendige Relativverstellungen zur Synchronisation nur dann auszuführen, wenn ein Abfragekriterium erfüllt ist.

Als Abfragekriterium dient bei der vorliegenden Ausführungsform des Verfahrens zunächst die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit. Ist die Fahrzeuglängsgeschwindigkeit betragsmäßig größer als ein vorgegebene Geschwindigkeitsschwellenwert - der beispielsweise zwischen 0,5 und 5 km/h betragen kann - dann erfolgt die Relativverstellung zyklisch. In jedem Verstellzyklus wird ein Verstellschritt ausgeführt, so dass sich die Stellungsabweichung S nach jedem Verstellschritt verringert.

Die betragsmäßige Größe des in jedem Verstellzyklus ausgeführten Verstellschritts ergibt sich aus einem fest vorgegebenen prozentualen Anteil des Betrages der in diesem Verstellzyklus aktuell vorliegenden Stellungsabweichung S . Der Betrag der Verstellschritte nimmt demnach bei jedem Verstellzyklus ab. Allerdings ist Synchronisationsgeschwindigkeit, das heißt der Gradient der Relativverstellung, auf einen Maximalwert begrenzt, um zu schnell ablaufende Relativverstellbewegungen zu vermeiden, die der Fahrer nicht problemlos durch eine Korrektur der Handhabenstellung LH ausgleichen kann. Die Relativverstellung erfolgt damit sehr langsam, beispielsweise mit Synchronisationsgeschwindigkeiten zwischen 0,1 und 1,0 ° pro Sekunde an den gelenkten Fahrzeugrädern.

Es ist bei einer abgewandelten Ausführungsvariante auch möglich, eine Verstellzeitdauer vorzugeben, nach deren Ablauf die Stellungsabweichung S einen betragsmäßigen Wert kleiner oder gleich einem vorgegebenen Abweichungsschwellenwert sein muss, um zu lange vorhandene Stellungsabweichungen zu vermeiden. Der Abweichungsschwellenwert kann beispielsweise in etwa Null betragen.

Bei einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die geringer ist als der vorgegebene Geschwindigkeitsschwellenwert erfolgt die Relativverstellung nur während die Lenkhandhabe 8 vom Fahrer manuell bewegt wird. Weiterhin wird nur eine Relativverstellung vorgenommen, wenn die Richtung der Handhabenstellungsänderung mit der Richtung korrespondiert, in die die Relativverstellung erfolgen soll. Das bedeutet, dass eine Relativverstellung an den gelenkten Fahrzeugrädern 1 nach rechts nur bei einer Lenkraddrehung nach rechts erfolgt. Für eine Relativverstellung nach links gilt dies entsprechend.

Dieser Fall einer unterhalb des Geschwindigkeitsschwellenwertes liegenden Fahrzeuglängsgeschwindigkeit ist in Fig. 3 angenommen.

Ausgehend vom zweiten Punkt P_2 erhöht sich der Lenkwinkel LW bei einer Drehung des Lenkhandrades 8 in Richtung größerer Handhabenstellungswerte LH viel geringer als er es gemäß der aktuell eingestellten Zuordnungsfunktion nach der zweiten Lenkkennlinie 22 eigentlich sollte (Pfeil 25 in Fig. 3). Eine geringfügige Vergrößerung des Lenkwinkels LW wird durchgeführt, um dem Fahrer eine funktionsfähige, seiner Lenkhandradbewegung folgende Lenkwinkeländerung zu vermitteln.

Im dritten Punkt P_3 kehrt der Fahrer die Drehrichtung des Lenkhandrades 8 um, so dass ausgehend von dieser Lage die Zuordnung zwischen Handhabenstellung LH und Lenkwinkel LW gemäß Pfeil 27 gegeben ist. Dabei wird der Lenkwinkel LW durch die überlagerte Relativverstellung stärker verringert, als dies durch die Handhabenstellungsänderung und die zweite Lenkkennlinie 22 vorgegeben ist.

Schließlich trifft der Pfeil 27 im vierten Punkt P_4 auf die zweite Lenkkennlinie 22 . Ab diesem Zeitpunkt ist die Stellungsabweichung S auf Null reduziert und die Zuordnungsfunktion zwischen Lenkwinkel LW und der Handhabenstellung LH entspricht wieder dem Verlauf der zweiten Lenkkennlinie 22 .

Die Steigung der Pfeile 25 und 27 kann parameterabhängig veränderbar sein, vorausgesetzt, dass die Steuervorrichtung 13 der Lenkung gemäß Fig. 1 bzw. die Regelvorrichtung 18 der Lenkung nach Fig. 2 von einer entsprechenden Sensorik Daten zu den jeweiligen Parametern erhalten. Beispielsgemäß wird die Abweichung, mit der der Lenkwinkel LW durch die Überlagerte Relativverstellung wieder mit der Handhabenstellung LH synchronisiert wird in Abhängigkeit von der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit berechnet. Alternativ können auch andere die Fahrzeuglängs- oder Fahrzeugquerdynamik beschreibende Größen berücksichtigt werden, wie die Längs- oder die Querbeschleunigung. Auch die aktuelle Handhabenstellung LH , der aktuelle Lenkwinkel LW oder andere den Fahrzeugzustand beschreibende Parameter können berücksichtigt werden.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Synchronisation der Handhabenstellung (LH) der Lenkhandhabe (8) und dem an den gelenkten Fahrzeugträgern (1) eingestellten Lenkwinkel (LW) für eine Lenkung mit anhand einer Steuer- oder Regelvorrichtung (13; 18) einstellbarer Zuordnungsfunktion zwischen der Handhabenstellung (LH) und dem Lenkwinkel (LW),
dadurch gekennzeichnet,
dass nach dem Aktivieren der Steuer- oder Regelvorrichtung (13; 18) die momentane Handhabenstellung (LH) und der momentane Lenkwinkel (LW) unter Berücksichtigung der momentan eingestellten Zuordnungsfunktion verglichen wird und im Falle einer Stellungsabweichung (S) eine Relativverstellung zur Verringerung der Stellungsabweichung (S) zwischen der Handhabenstellung (LH) und dem Lenkwinkel (LW) erfolgt.
2. Verfahren nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Relativverstellung nur erfolgt, wenn nach oder beim Aktivieren der Steuervorrichtung ein Abfragekriterium erfüllt ist.
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2,
dadurch gekennzeichnet,
dass die Relativverstellung insbesondere bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit, die geringer ist als ein vor-

gebbarer Geschwindigkeitsschwellenwert, nur erfolgt, während die Lenkhandhabe (8) vom Fahrer manuell bewegt wird.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Relativverstellung insbesondere bei einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die größer ist als ein vorgebarer Geschwindigkeitsschwellenwert, schrittweise zyklisch erfolgt und pro Verstellzyklus ein Verstellschritt durchgeführt wird, bis die Stellungsabweichung (S) in etwa Null beträgt.
5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Verringerung der Stellungsabweichung (S) pro Verstellzyklus auf einen vorgegebenen prozentualen Anteil der jeweils aktuellen Stellungsabweichung (S) begrenzt oder festgelegt ist.
6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass eine Verstellzeitdauer vorgegeben ist, nach deren Ablauf die Stellungsabweichung (S) einen betragsmäßigen Wert kleiner oder gleich einem vorgegebenen Abweichungsschwellenwert erreicht haben muss.
7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Relativverstellung mit einer vorgegebenen oder auf einen Maximalwert begrenzten Synchronisationsgeschwindigkeit an den gelenkten Fahrzeugrädern (1) erfolgt.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Relativverstellung bei einer Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, die geringer ist als ein vorgebarer Ge-

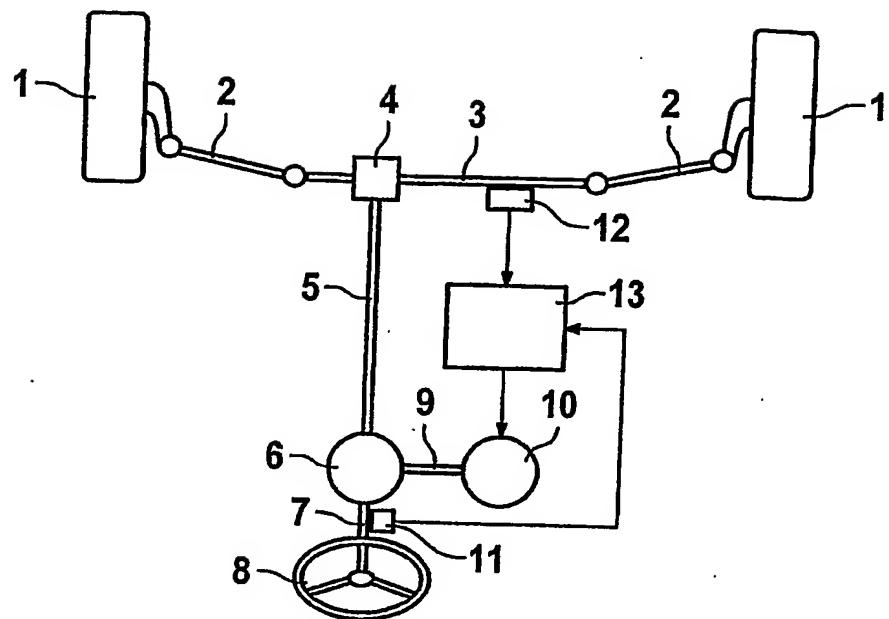
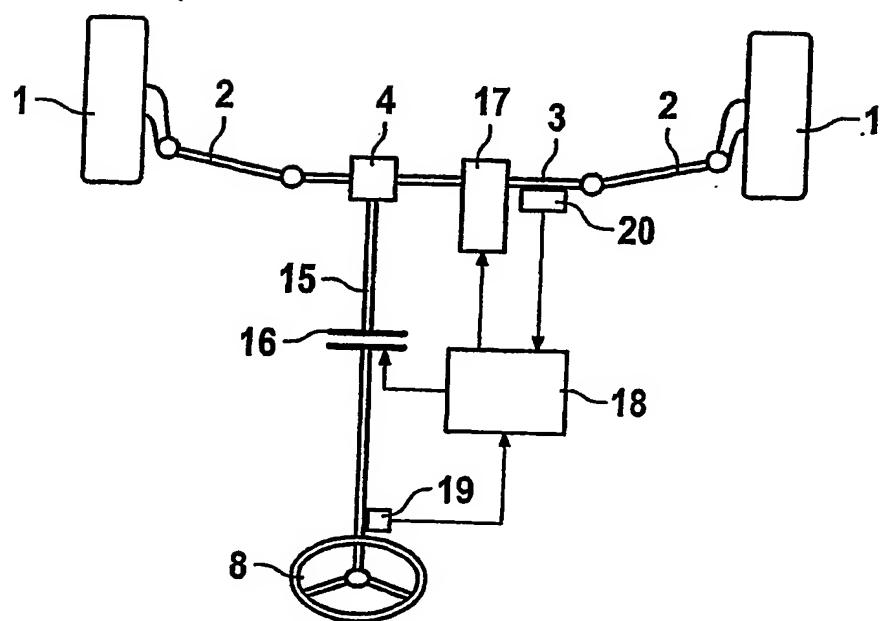
schwindigkeitsschwellenwert, nur dann erfolgt, wenn die Richtung der Handhabenstellungsänderung mit der Richtung korrespondiert, in die die Relativverstellung erfolgen soll.

9. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass nach dem Aktivieren der Steuervorrichtung (13) die Soll-Handhabenstellung (LH_{soll}) der Lenkhandhabe (8) bestimmt wird, die dem momentanen Lenkwinkel (LW) bei der momentan eingestellten Lenkübersetzung entspricht, wobei sich die Stellungsabweichung (S) aus der Differenz zwischen der momentanen Handhabenstellung (LH_{Ist}) und der Soll-Handhabenstellung (LH_{soll}) ergibt.
10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Relativverstellung parameterabhängig erfolgt.
11. Verfahren nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass die Relativverstellung in Abhängigkeit von einer an der Lenkhandhabe (8) wirksamen Handkraft und/oder von der momentanen Auslenkung der Lenkhandhabe (8) aus ihrer der Geradeausstellung der gelenkten Fahrzeugräder (1) entsprechenden Normallage und/oder von der augenblicklichen Auslenkung der gelenkten Fahrzeugräder (1) aus ihrer Geradeausstellung und/oder vom Betrag der Stellungsabweichung (S) und/oder von einer die Quer- oder Längsdynamik des Fahrzeugs kennzeichnenden Größe und/oder von der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit und/oder von der Zeit erfolgt.
12. Vorrichtung zur Durchführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1 bis 11, mit Mitteln (11; 19) zur Bestimmung der Handhabenstellung (LH) einer Lenkhandhabe (8) eines Fahrzeugs, mit Mitteln (12; 20) zur Bestimmung des

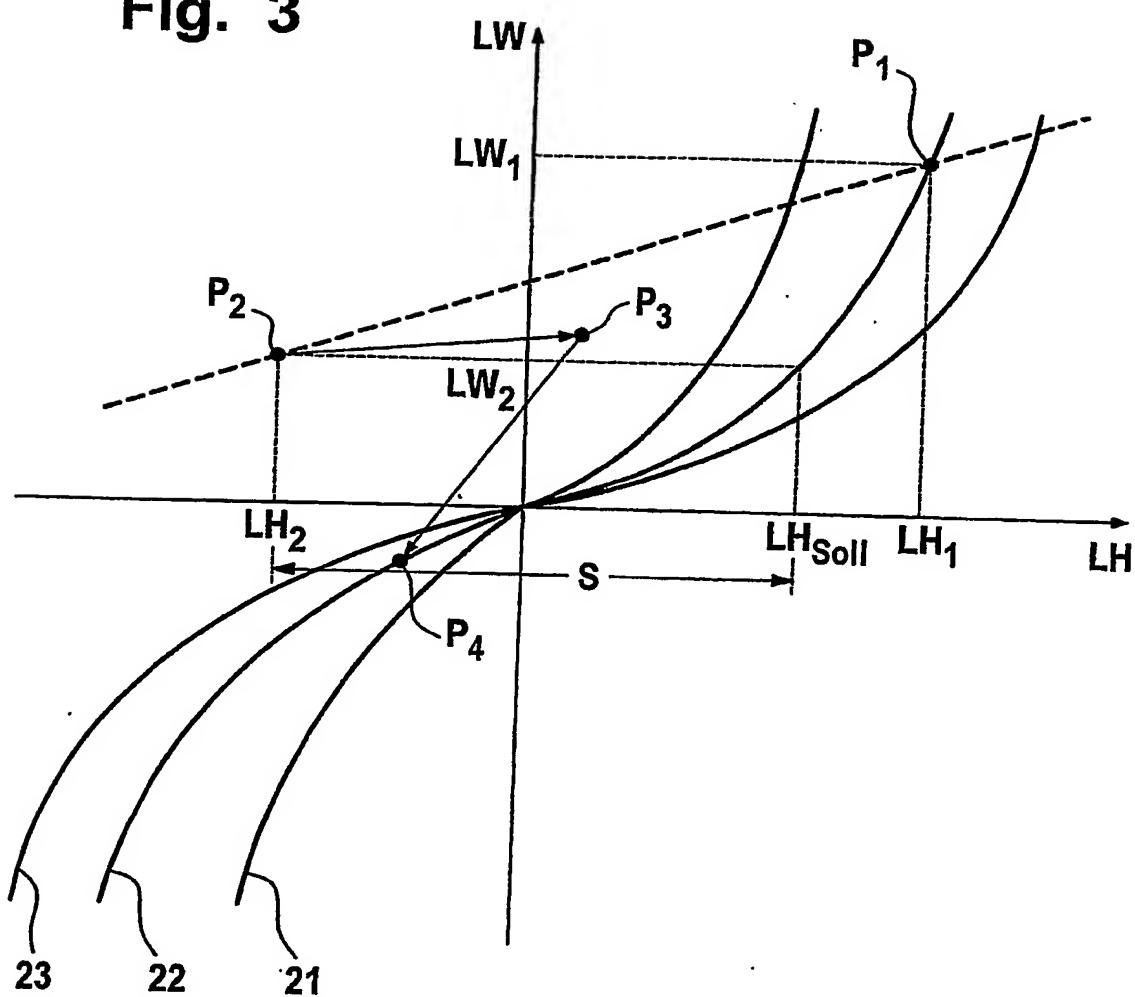
Lenkwinkels (LW) der gelenkten Fahrzeugräder (1) und mit einer Steuer- oder Regelvorrichtung (13; 18) zum Einstellen des Lenkwinkels (LW) in Abhängigkeit von der Handhabenstellung (LH) der Lenkhandhabe (8) und einer einstellbaren Zuordnungsfunktion zwischen Handhabenstellung (LH) und Lenkwinkel (LW),

d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,
dass die Steuer- oder Regelvorrichtung (13; 18) nach ihrer Aktivierung die momentane Handhabenstellung (LH) und den momentanen Lenkwinkel (LW) unter Berücksichtigung der momentan eingestellten Zuordnungsfunktion zwischen Handhabenstellung (LH) und Lenkwinkel (LW) vergleicht und im Falle einer Stellungsabweichung (S) eine Relativverstellung zur Verringerung der Stellungsabweichung (S) zwischen der Handhabenstellung (LH) und dem Lenkwinkel (LW) durchführt.

1/2

Fig. 1**Fig. 2**

2/2

Fig. 3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP 03/13482

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B62D5/04 B62D6/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)
IPC 7 B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category °	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	WO 02 062646 A (BOSCH GMBH ROBERT ;ZF LENKSYSTEME GMBH (DE); CAO CHI-THUAN (DE); B) 15 August 2002 (2002-08-15) page 13, line 1 – line 9; claim 2	1,2,9-12
Y	EP 0 353 995 A (HONDA MOTOR CO LTD) 7 February 1990 (1990-02-07) page 5, line 15 – line 23; figure 7	4-7

Further documents are listed in the continuation of box C.

Patent family members are listed in annex.

° Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the International filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the International filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the International filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *&* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

9 March 2004

Date of mailing of the International search report

22/03/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax. (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Wiberg, S

INTERNATIONAL SEARCH REPORT
Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 03/13482

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)		Publication date
WO 02062646	A 15-08-2002	DE 10204955 A1		08-08-2002
		WO 02062646 A1		15-08-2002
		EP 1360103 A1		12-11-2003
		US 2003169003 A1		11-09-2003
EP 0353995	A 07-02-1990	JP 1947934 C		10-07-1995
		JP 2040504 A		09-02-1990
		JP 6071863 B		14-09-1994
		JP 1947935 C		10-07-1995
		JP 2041979 A		13-02-1990
		JP 6071864 B		14-09-1994
		CA 1326279 C		18-01-1994
		DE 68912846 D1		17-03-1994
		DE 68912846 T2		28-07-1994
		EP 0353995 A2		07-02-1990
		US 5001637 A		19-03-1991

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/13482

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 B62D5/04 B62D6/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)
IPK 7 B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	WO 02 062646 A (BOSCH GMBH ROBERT ;ZF LENKSYSTEME GMBH (DE); CAO CHI-THUAN (DE); B) 15. August 2002 (2002-08-15) Seite 13, Zeile 1 – Zeile 9; Anspruch 2	1,2,9-12
Y	EP 0 353 995 A (HONDA MOTOR CO LTD) 7. Februar 1990 (1990-02-07) Seite 5, Zeile 15 – Zeile 23; Abbildung 7	4-7
Y		4-7

Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

Siehe Anhang Patentfamilie

- * Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :
- *A* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- *E* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem Internationalen Anmeldeatum veröffentlicht worden ist
- *L* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- *O* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- *P* Veröffentlichung, die vor dem Internationalen Anmeldeatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

- *T* Spätere Veröffentlichung, die nach dem Internationalen Anmeldeatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist
- *X* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden
- *Y* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erforderlicher Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist
- *&* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist *

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche

9. März 2004

Absendedatum des Internationalen Recherchenberichts

22/03/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL – 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Wiberg, S

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT
Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/13482

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
WO 02062646	A 15-08-2002	DE	10204955 A1	08-08-2002
		WO	02062646 A1	15-08-2002
		EP	1360103 A1	12-11-2003
		US	2003169003 A1	11-09-2003
EP 0353995	A 07-02-1990	JP	1947934 C	10-07-1995
		JP	2040504 A	09-02-1990
		JP	6071863 B	14-09-1994
		JP	1947935 C	10-07-1995
		JP	2041979 A	13-02-1990
		JP	6071864 B	14-09-1994
		CA	1326279 C	18-01-1994
		DE	68912846 D1	17-03-1994
		DE	68912846 T2	28-07-1994
		EP	0353995 A2	07-02-1990
		US	5001637 A	19-03-1991